

3 1761 116480815

Transport  
CanadaTransports  
Canada

# Marine Safety

E 5 – WINTER 2000

Review

## Legislative Updates

The Canada Shipping Act (CSA) reform has been proceeding on two tracks. Track one resulted in Bill C-15 (which revised Part I – ownership, registration and mortgages, and added a new introductory Part to the entire act). Track two modernizes the remainder of the Act.

### TRACK 1

Bill C-15 (Chapter 16 of the Statutes of Canada, 1998) received Royal Assent on June 11, 1998, at which time those provisions relating to the Lower St. Lawrence Pilots' Pensions came into force. Provisions that did not require an implementation strategy or regulatory changes were brought into force on October 31, 1998. The coming into force date for section 11 of Bill C-15 (which amended section 406 of the CSA) was October 31, 1999, which also coincided with the implementation of a recently developed small vessel monitoring and inspection strategy/program. The remaining provisions, relating to the new Ship Registration and Tonnage Regulations, came into force on February 25, 2000.

### TRACK 2

Last summer, Transport Canada sought Cabinet approval to share with stakeholders our track two draft legislation (CSA 2000). Many comments were received and a number of revisions have been made to reflect stakeholder feedback. In March 2000 the department plans to introduce in Parliament a final CSA bill.

Cabinet approval has also been granted to draft legislation creating a multi-modal transportation tribunal to be named the Transportation Appeal Tribunal of Canada. Information on this tribunal, and the types of administrative-based enforcement actions under the CSA which could be reviewed can be found at: [http://www.tc.gc.ca/tcss/TATC/main\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/tcss/TATC/main_e.htm)

The cooperation and support that has been received, and is still forthcoming, is fundamental to the modernization of the CSA. Ongoing collaboration on issues of interest and concern to the marine community will help ensure a safe and viable marine transportation system. ↗

*Contributor: Elisabeth Bertrand, Project Officer, CSA Reform Project, Ottawa*

CA1  
T360  
- M17

TP#12988

## Table of Contents

On the Benefits and Checks for Inspection Delegation	3
Marine Safety Embarks on New National Training Program	4
Update on Interim Program for Passenger Vessel Compliance	5
Intelligent Transportation Systems	6
Minister Tables Pilotage Review in Parliament	8
UFOs – "Unaccustomed Floating Objects"	9
Changes in Tonnage Regulations Make a Significant Difference	10
On the Lookout for Marine Safety Inspectors	11
Staying Current with Canadian Marine Advisory Council	12
Occupational Safety and Health (OSH) Explanations	14

Canada

# Progress of Our Journey

Welcome to our fifth issue of *Marine Safety Review*. In this issue we will explore what has been happening in the industry and within Transport Canada's Marine Safety Directorate.

We anticipate the tabling of the new *Canada Shipping Act* (CSA) for its first reading in the House of Commons in March, and we hope for a speedy passage. This modernized legislation will support a safe, technologically-advanced and efficient marine industry that is capable of competing globally.

As we look at ways of adopting this new vision of marine safety in Canada, we continue to consult, communicate and collaborate with industry and stakeholders. Keeping abreast of technological and economic pressures in the industry is vital to such issues as the CSA reform.

We continue to rely on our national consultation forum – the Canadian Marine Advisory Council (CMAC). We are pleased to report that restructuring the bi-annual meetings has resulted in improved information exchange, communication and efficiency when administering the numerous and diversified discussions.

Negotiations are underway to delegate certain inspection services to five major classification societies in Canada. This move is designed to address shipowners requirements, eliminate duplication and change the focus of our current inspections towards a more comprehensive system auditing approach.

As a first step, we delegated International Safety Management (ISM) Code inspections last summer. Tentative agreements are currently

on the table for the next phase – the Laker type of dry cargo vessels. We expect to reach a consensus by April 1, 2000. The target date for all other type vessels is tentatively set for the end of September 2000.

An integral part of this new scenario is our quality assurance program which will monitor and conduct spot checks in order to provide a more comprehensive analysis of our programs. Aimed at helping us deliver uniform services across the country, the program is currently in the early stages of implementation.

The audits will provide us with direct feedback on all our program delivery, including the delegated inspections. It will be designed not only to tell us if and when we achieve our goals, but also to give us the information necessary to improve our performance.

The delivery of superior service in a changing regulatory environment necessitates the upgrading of our electronic tools. These upgrades will include a total re-build of the Port State Control System (PSC), the Ship Inspection Reporting System (SIRS), and the Automated Certification and Examination System (ACES). The new systems will ultimately improve efficiency by eliminating duplication and providing more accurate and timely reporting. The work began last year and is slated for completion by 2001.

To strengthen our workforce, our current national recruiting campaign will fill some expected vacancies in our organization. Additionally, the campaign will yield valuable information on potential feeder groups for developmental training, should



Bud Streeter

our traditional recruiting sources continue to diminish. In a related vein, our national training program is beginning to offer courses containing the latest information on changing regulations and procedures to support employees in our core programs.

The changes in the past several years have been significant. It is well worth noting that, during that time, our commitment to defining our structure, mandate and priorities and to meeting the needs, demands and requirements of marine safety has not wavered and continues to be paramount in reaching our goals.

As we head into the future we will continue to keep our clients and partners in the industry well informed through our annual progress report on our strategic plan objectives and our quarterly *Marine Safety Review*. In addition, last November Transport Canada proudly launched a new national web site with links to the Marine Safety and regional home pages. Our enhanced Internet presence complies with Treasury Board's "common look and feel" guidelines.

*...continued on page 3*

# On the Benefits and Checks for Inspection Delegation

While still standing firmly at the helm, Marine Safety has begun the process of delegating certain inspections to classification societies in Canada.

The process that began last summer with the delegation of inspections for the International Safety Management (ISM) Code will be progressing to other types of inspections this year. Marine Safety will retain its regulatory responsibility and increase its quality assurance role.

"Industry was asking for the delegation of inspections and we are delivering," says Andrew Hart, Director of Quality Assurance at Marine Safety.

One of the reasons for the shift is that, to a great degree, it will eliminate duplication. Currently, some 70 to 80 per cent of the work we do on 'classed ships' is also done by classification societies.

We expect that this change may result in a variety of direct and indirect savings for the ship owners.

While the move to delegate will not adversely affect inspector positions within Marine Safety, it will serve to lighten the load on currently over-worked inspectors. Marine Safety inspectors will now be able to shift their focus to other duties such as awareness programs that foster an improved safety culture – which is part of Transport Canada's strategic plan for all to share the responsibility for safety in transportation.

"Consequently, Marine Safety is actively phasing in a process of delegating inspections to the five major classification societies that operate in Canada," explained Mr. Hart.

An agreement is under discussion for the "Laker" fleet, with a target date of April 1, 2000. For the remaining ships, the target date is tentatively set for the end of September 2000. Final policy, especially the extent of delegation on passenger ferries, remains to be approved.

"This will delegate most shipboard inspections, when the owner wishes to take the option of having the classification society do it on our behalf."

## MARINE SAFETY QUALITY CONTROL

It is extremely important to note that Marine Safety is still steering the ship. In its oversight role we will ensure that the safety of the system is not compromised.

Ultimately, Marine Safety remains responsible for enforcing regulations and standards, and ensuring that inspections are carried out in a proper manner.

One of the most important first steps is developing the agreements between Marine Safety and the classification societies, with their schedules setting out the detailed requirements of what is delegated.

In addition, Marine Safety will be verifying the work, which will include unannounced ship board visits, through its quality assurance program. The direct feedback from the audits will allow Marine Safety to verify the achievement of its goals, as well as provide information that can be used to improve performance.

The entire process and criteria are currently under development and will be fully documented.

The organizations that will be performing the inspections already have quality management systems in place. Consequently, we'll be learning from each other and the long-term result will be better safety.

*...continued from page 2*

In short, we are right on track with the five key priorities outlined in our Marine Safety Strategic Plan and its subsequent 1999 update. This issue of *Marine Safety Review* will elaborate on some of the more interesting events occurring across the country in this regard.

We continue to be interested in your questions and welcome your comments for publication in upcoming issues. The e-mail address is: [marinesafety@tc.gc.ca](mailto:marinesafety@tc.gc.ca)

*...continued on page 4*

# Marine Safety Embarks on New National Training Program

*...continued from page 3*

**M**arine Safety has embarked on a national program to provide technical training for its inspectors.

In February 1998 Marine Safety obtained project approval from Treasury Board to design, develop and implement a National Training Program (NTP). The program has been established to ensure national standards of quality service by promoting and improving the safety of life and property on navigable waters and the protection of the marine environment.

The Marine Safety National Training Steering Committee is guiding the process along with senior managers and training professionals to ensure the course requirements are in line with Marine Safety's priorities. This being said, the initial training efforts are focusing on core programs and risk areas over the next few years.

Additionally, Marine Safety is planning to conduct a national needs assessment survey to ensure the courses are in line with the competencies identified in the new role of the inspector.

If you require further information on the National Training Program, please contact Debbie Jones-Whitney at (613) 998-9360 or by e-mail at [joneswd@tc.gc.ca](mailto:joneswd@tc.gc.ca)

*Contributor: Debbie Jones-Whitney, Acting Policy Training Advisor, Ottawa*

## A SEPARATE ISSUE

In another vein, there is a pilot program on the West Coast for the self-inspection of tow boat hulls and machinery.

The program is in the experimental stages and involves a limited number of vessels, cautions Hart. If it proves to be a viable option, one person in a company would have the sign-off authority for inspections of the hulls and machinery on their tow boats. Inspections for safety or pollution equipment would not be included.

*Contributor: Andrew Hart, Director, Quality Assurance, Ottawa*



# Update on Interim Program for Passenger Vessel Compliance

In the September 1999 issue of the *Marine Safety Review* readers were introduced to the interim program for passenger vessel compliance necessitated by the change in the definition of "passenger" under the *Canada Shipping Act*.

The interim program is in effect nationally from June 9, 1999 to December 31, 2000. The small vessel compliance and enforcement groups operating in all the regions have been busy inspecting small passenger vessels under this interim program. Regional offices reported their activities to December 31, 1999 as noted in the diagram below.

The Pacific region has held numerous information sessions. Members of the group addressed diverse clientele from operators of passenger charter vessels to the Sports Fishing Institute of British Columbia.

The Atlantic region is anticipating a very active time in the upcoming months as Halifax prepares to host the Tall Ship 2000 celebrations this summer.

In all regions, many other small passenger vessels of 5 to 60 gross tons have been inspected and certified to carry more than 12 passengers.

## REGIONAL ACTIVITIES

Number of vessels inspected to end of 1999 in each Region.

### PACIFIC

- 25 vessels inspected under Interim Passenger Vessel Compliance
- 65 vessels inspected under small vessel monitoring and inspection program

### PRairie AND NORTHERN

- Four vessels inspected

### ATLANTIC

- 26 Safety Inspection Certificates (SIC 16's) issued
- One Notice of Survey issued
- Eight detention orders issued to vessels operating without a Safety Certificate or Notice of Survey

### QUEBEC

- Four vessels inspected

### ONTARIO

- Three sail training vessels



*The Naiad Explorer; owned by Mackay Whale Watching Ltd., is a certified passenger vessel.*

You can obtain further information on the Transport Canada web site at: [http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/intro\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/intro_e.htm) or from any Marine Safety Office. 

Contributor: Kin Tue-Fee, Senior Inspector Technical, Design and Construction, Ottawa

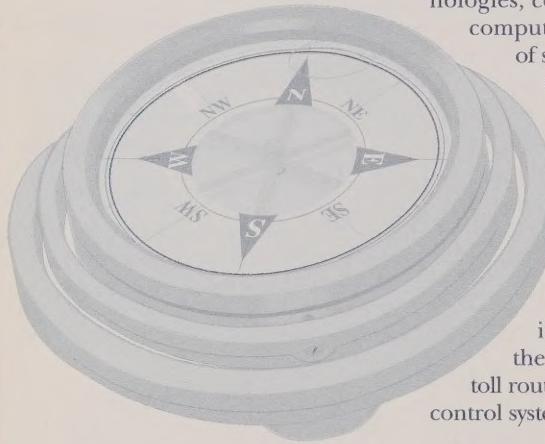
# Intelligent Transportation Systems – Smarter, Smoother, Safer, Sooner

## MARINE SAFETY PARTICIPATES IN SIXTH ITS WORLD CONGRESS

ITS – Smarter, Smoother, Safer, Sooner was the theme of the sixth world congress on Intelligent Transportation Systems (ITS) in Toronto, November 8-12, 1999.

The distinguished international forum attracted more than 4000 transportation professionals from some 50 countries. The congress showcased significant state-of-the-art products and services to make transportation systems safer, more efficient and reliable, and environmentally friendly – often without having to alter existing infrastructures.

Along with the broad range of technologies, the congress also featured about 200 plenary, executive, panel and technical sessions that provided an excellent forum for discussing ITS and the issues facing the sector in the new millennium.



Intelligent transportation systems include sensor and control technologies, communications, and computer informatics. The use of such systems cuts across disciplines such as transportation, engineering, telecommunications, computer science, finance, electronic commerce and automobile manufacturing.

ITS applications made it possible to implement the Highway 407 electronic toll route, the St. Lawrence Seaway control system and the Toronto traffic



*Transport Minister David Collenette visits the TC ITS booth. This 6th International Conference was held in Toronto on November 8-12, 1999.*

management computer centre – the world's first computer-controlled traffic signal system.

During the conference, there was a demonstration of some Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS) and Differential Global Positioning Systems (DGPS) – a joint effort between Marine Safety, Canadian Hydrographic Services and Marine Navigation Services of the Canadian Coast Guard. Marine Safety recognizes the use of ECDIS with the global positioning system as an important innovation that will enhance navigation safety and efficiency.

ITS Canada hosted the congress with Transport Canada as co-sponsor. The event was co-organized with ITS America and with support from parallel organizations, ERTICO in Europe and VERTIS in Asia-Pacific.

Transport Minister David Collenette gave the keynote speech at the opening ceremonies and also spoke at a subsequent dinner. In his keynote address, he announced \$7 million worth of funding for intelligent transportation systems technology in Canada.

"The Government of Canada is committed to implementing a comprehensive ITS strategy for Canada. Fostering lasting partnerships among the public, private and academic sectors is an important first step

in finding ways that Canada can benefit from these important advances in transportation technology..." he said.

The funding will be provided to the ITS Society of Canada, the University of Toronto and the provinces and territories. Transport Canada has been funding ITS research and development projects for several years through its Transportation Development Centre.

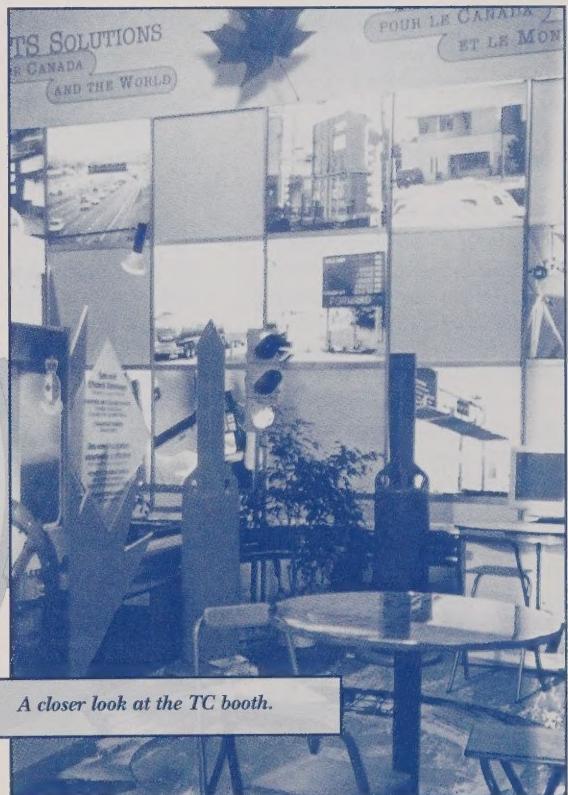
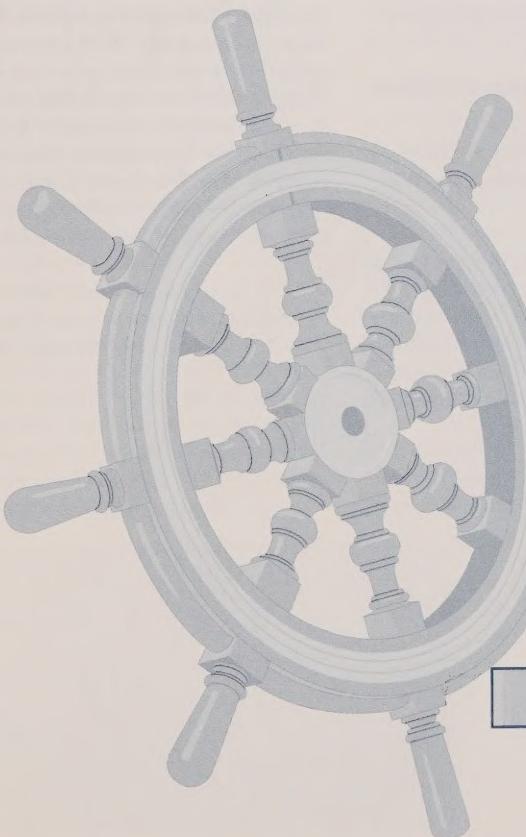
In addition to providing information for the technical program, Transport Canada also coordinated the Government of Canada pavilion. Captain Antony Kasprzak represented the Marine Safety Directorate and was one of 60 federal representatives staffing the pavilion.

The federal pavilion featured seven departments including:

- Transport Canada;
- Environment Canada;
- Fisheries and Oceans Canada;
- Industry Canada;
- Natural Resources Canada;
- Canada Customs and Revenue Agency; and
- Canada's National Research Centre.

For more information on ITS visit:  
[http://www.tc.gc.ca/POL/EN/its/menus\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/POL/EN/its/menus_e.htm) and  
<http://www.itscanada.ca>

*Contributor: Captain Antony Kasprzak,  
Senior Inspector with Ships &  
Operations Standards, Ottawa*



# Minister Tables Pilotage Review in Parliament

**O**n November 22, 1999, Transport Minister David Collenette tabled the Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues, a report with 21 recommendations, stemming from a comprehensive study conducted by the Canadian Transportation Agency (CTA).

In tabling the report the Minister noted that it represented "the first step in a process to ensure a healthy, efficient regime that will respond to the legitimate needs of its users, ensure navigational safety, and protect the marine environment."

The report was mandated by recent changes to the *Pilotage Act* which required that the Transport Minister review some of the more contentious issues within the current pilotage regime which had been deferred by the National Marine Policy of 1995. Consequently, on August 11, 1998, Transport Minister Collenette asked the CTA to conduct the review.

In carrying out the review, the CTA received written submissions, convened two national meetings, and held regional consultations with interested parties. All facets of the marine industry were active participants at many of these sessions.

The objective of the review was to conduct a forward-looking examination of the marine pilotage system, and to develop recommendations to ensure Canada has an efficient, viable, and safe pilotage system to meet the ongoing and long term expectations and demands of all users.

The following issues were reviewed:

- pilot certification process for masters and officers;
- training and licensing requirements for pilots;
- compulsory pilotage area designations; and
- measures taken that concern financial self-sufficiency and cost reduction.

An item that had the potential to be fifth on the list concerned dispute resolution mechanisms. However, the issue was considered resolved, given recent changes to the *Pilotage Act* and the inclusion of appropriate provisions in collective agreements.

On September 1, 1999, the Agency presented its final report and recommendations to the Minister.

Transport Canada's response to the recommendations, all of which were agreed to in principle, were tabled along with the results of the review in a comprehensive report. For details on the recommendations and response visit Transport Canada's web site at: <http://www.tc.gc.ca/pilotage/english/Reptopar-En.htm>

*Contributor: Gerard McDonald,  
Director, Marine Personnel Standards  
and Pilotage, Ottawa*



# UFOs – "Unaccustomed Floating Objects"

In the summer of 1999, some strange objects were seen being towed through Canada's Northwest Passage.

A floating dry dock, previously based in Petropavlovsk-Kamchatskiy in eastern Russia had been declared surplus to local requirements and sold to German interests.

The new owners wanted to station the dock in the Bahamas to cater to the Caribbean cruise ship trade. In addition, another section of dry dock built in mainland China had to be towed in convoy with the original, larger section of the existing dock.

These docks are significant steel structures. The larger one is almost 200 m in length and both rise above the water to the height of a five-storey building.

The insurers involved in the project decided that a long, deep-water tow was not the best route for such high-sided structures. Winds and waves of any strength would cause them to scud across the water making them difficult to control at the end of a towline.

Thus, the Northwest Passage was selected as the ideal route to get them to their destination. The Russian icebreaker *Admiral Makarov* was to tow the larger portion, while the Russian ice-strengthened tug *Irbis* was lined up for the smaller segment.

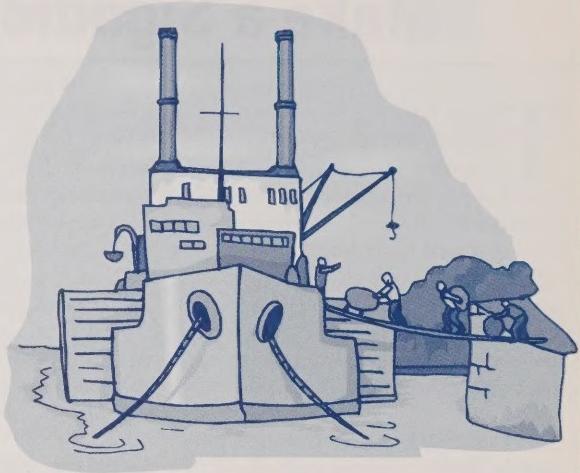
The Marine Safety Branch of Transport Canada's Prairie and Northern Region became involved in the process early in the summer of 1999 and, by late July, one of their inspectors travelled to Vladivostok and to Petropavlovsk-Kamchatskiy to examine the dock and the vessels assigned to do the towing.

To prevent marine pollution and to control the activities of ships in the area, Canada has stringent regulations that apply to shipping in the North. The vessels were found to be acceptable and the convoy got underway in early September.

The intended arrival date in Nassau was late October – in the middle of hurricane season.

Contrary to initial expectations, the transit through northern Canadian waters was the easiest part of the voyage, as there was less ice in the passage than normal. The Canadian Coast Guard provided an escort in the form of the icebreaker CCGS *Louis S. St-Laurent* for part of the passage.

The voyage became more difficult in the Gulf of St. Lawrence when the backwash from a hurricane caused



the towlines on both sections to part. The larger dock section had 15 men aboard to control its draft with ballast. It was soon retrieved. But the smaller segment drifted aground on the west coast of Newfoundland, about 50 km south of Corner Brook. Eventually, it was refloated.

By late November both parts of the dock had arrived at their intended destination. The project, although far from easy, was completed successfully – without pollution to the marine environment or injury to the personnel involved.

A similar project may be undertaken next summer in the Arctic. Marine staff are working on a set of guidelines to describe "best practices" for marine towing. The first draft is scheduled for completion at the end of March 2000. ↗



Admiral Makarov Icebreaker

Contributor: Peter Timonin, Manager,  
Arctic Regulatory Services, Prairie  
and Northern Region

# Changes in Tonnage Regulations Make a Significant Difference

**T**here is a long history behind the current changes in tonnage regulations.

Changes began in 1969, when the International Maritime Organization (IMO), a branch of the United Nations, established an International Tonnage Convention [ITC(69)] for measuring tonnage of ships making international voyages.

"Previously, each nation measured tonnage by applying its own methods of measurement and often used the formula that provided the most economic benefit," says Alan Milne, Manager, Technical Services, Atlantic Region.

The 1969 system of measuring a ship's internal volume virtually eliminated tonnage discrepancies between countries. It also provided a basis for a true measure of tonnage, especially for ships with unusual forms, such as catamarans and open container ships.

The ITC(69) was ratified on July 18, 1982, and was implemented on July 18, 1994. "The intent of the 12-year time lag was to give countries a chance to re-measure their vessels and obtain an International Tonnage Measurement Certificate," says Milne.

This IMO formula provides for the measurement of the total volume of all the enclosed spaces in cubic meters of ships having a length that is equal

to or greater than 24 m. The ITC(69) requirements include yachts, but exclude ships of war and ships operating exclusively within the Canada/US Great Lakes Treaty Zone.

"When ITC(69) came into effect, a ship sailing into a foreign port had to have been measured in accordance with the Convention and have a measurement certificate to prove it," says Milne.

Canada, as a signatory to the ITC(69), revoked all existing tonnage regulations and passed new ones that came into effect on October 18, 1994.

In addition, Canada went a step further and decided to make the ITC(69) applicable to domestic ships which had laid their keel on or after the 1994 implementation date. Therefore, for domestic ships, the regulations applied only to new ships.

"It was a good decision," says Milne. If a domestic ship had the required strength and stability for an international voyage and it became necessary, it would already have been measured.

"The Atlantic Regional office has measured quite a few ships for international trade. In excess of 60 international tonnage certificates have already been issued.

For ships less than 24 m in length, Canada developed its own system. After consultation with industry, a simplified method of measurement was devised that uses a tonnage block coefficient.

## Most Recent Changes

"As we move into the year 2000, we are going through a second transition to remedy some of the shortcomings of the 1994 Canadian Tonnage Regulations," says Milne.

Countries ahead of Canada in applying the provisions of ITC(69) to their ships found some lack of clarity, as well as some omissions, in terms of special classifications of ships. Although an IMO sub-committee wrote resolutions that amended the ITC(69), the 1994 Canadian Tonnage Regulations had not incorporated the sub-committee decisions.

It is expected that the sub-committee's recommendations, as well as revisions to the *Canada Shipping Act* such as major changes to registry procedure and tonnage measurer appointments, will have been added to Canada's regulations by the end of February 2000.

"The new regulations are shorter, simpler and easier-to-read," says Milne. In addition, registration and tonnage regulations which were previously separated, are now combined.

The regulations simply outline the requirements for those ships that are over and under 24 m in length. For vessels under 12 m in length and subject to certain criteria, they provide a 'do-it-yourself' method of measurement using a table based on a ship's length and beam to determine gross tonnage.

"That is a significant change," says Milne. Also, there has been a dramatic change in the size of ships that now have to be registered. The new regulations mandate that ships of more than 15 gross tons must be registered, many of which, will be below 24 m in length. Those equal to or less than 15 tons have the option to be registered or licensed.

The new Transport Canada publication slated to explain the application of regulations in plain language is TP 13430E. Visit the Transport Canada

## Who Cares About Gross Tonnage?

Suffice it to say, that the measurement of gross tonnage has far-reaching effects.

It is used as a yardstick for the application of Transport Canada regulations, inspection procedures and registration, as well as pollution prevention requirements and officers' competency requirements.

Other variables it affects include load line assignment (the maximum draught to which a ship is permitted to load), applicability of international conventions, such as Safety of Life at Sea (SOLAS), MARPOL 73/78 (oil pollution prevention) and radio installations on board ships.

When it comes to fees, gross tonnage is used to determine port dues, dry dockage, mooring, wharfage and pilotage fees and berthing costs that are based on a combination of length and tonnage. It also has a bearing on international canal tolls and port dues, tugboat rates, protection and indemnity insurance and the limitation of liability in Canadian and international law.

publication web site at: [http://www.tc.gc.ca/marine/front\\_e.htm/](http://www.tc.gc.ca/marine/front_e.htm/) or call us at (613) 991-3135 to obtain a copy.

"These changes will also shift the qualifications and responsibilities of the tonnage measurer," says Milne. In early January, internal Marine

Safety staff attended a train-the-trainer session at headquarters. These staff members are currently training tonnage measurers from the private sector. ↗

*Contributor: Alan Milne, Manager, Technical Services, Atlantic Region*

## On the Lookout for Marine Safety Inspectors

Transport Canada has been searching for people with technical expertise to be employed as inspectors for its Marine Safety and Civil Aviation organizations.

"In Marine Safety, due to the shortage of highly technical and knowledge-based people, we will be recruiting about 30 inspectors for locations across the country," says Francine Léger, Director of Program Services in Marine Safety.

The national recruitment campaign launched last November was designed to address a shortage of inspectors and an aging workforce.

Opportunities have been advertised in trade magazines, large daily newspapers and small community papers, and on web sites for Transport Canada and the Public Service Commission. The campaign is expected to fill a combination of 100 positions in marine and aviation, as well as building an inventory of applicants to fill upcoming requirements.

For marine safety inspectors one or more of the following qualifications is required:

- Seafarer with Master Mariner or senior marine engineer status;
- A marine system design course certificate;
- Experience in marine safety;

*...continued on page 13*

# Staying Current with Canadian Marine Advisory Council

## STAKEHOLDERS TAKE THE OPPORTUNITY TO HEAR AND BE HEARD AT RECENT MEETING

More than 380 men and women took the opportunity to participate at the latest Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting that was held in November 1999 at the Government Conference Centre in Ottawa.

Updates to the *Canada Shipping Act* (CSA 2000), the Regulatory Reform Project and the Canadian Coast Guard Headquarters renewal were among topics explored. In addition, attendees heard news about the decision to move the responsibility of the CMAC Secretariat from the Canadian Coast Guard at Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada's Marine Safety Directorate.

This transfer of responsibility will be in place for CMAC's meeting in May 2000. Unchanged will be the role of the council and the partnership between Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada. Currently, the Canadian Coast Guard (CCG) and Marine Safety steer the organization together.

The November Opening Plenary was chaired by Bud Streeter, Director General, Marine Safety at Transport Canada and Paul Bellemare, Director General, Program, Planning & Coordination at Fisheries and Oceans Canada. The Closing Plenary was co-chaired by Bill Elliott, Deputy Commissioner of the Canadian Coast Guard and Ron Jackson, Assistant Deputy Minister of Safety and Security, Transport Canada.



Canadian Maritime Advisory Council Meeting – November 1999.  
From left to right: Paul Bellemare, Bill Elliott, Ron Jackson and Bud Streeter.

CMAC has roots from the 1960s and since then has been providing a forum for consultation with its stakeholders on safety, navigation, and marine pollution. Currently its membership roster includes commercial shippers, fishers, recreational boaters, unions, other levels of government and other federal departments.

Through CMAC, members have the opportunity to reach key decision-makers and to actively participate in regulatory development. Process and structural changes implemented in 1998 improved CMAC's accessibility and made it easier for this council to respond to the pressing operational and policy concerns of its members.

The national and regional CMACs meet twice a year to discuss matters that range in scope from broad public policy issues to technical considerations associated with new regulations such as the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS).

The CMAC web site is an excellent resource. The site provides agendas and papers for upcoming sessions, minutes from previous meetings and the opportunity to pre-register online for upcoming conferences.

Many individuals successfully used the CMAC site to pre-register for the November 1999 session. In fact, more than 300 attendees pre-registered – this cut costs and saved time.

Visit the CMAC sites at: <http://www.tc.gc.ca/cmac/cmac.htm> and <http://www.ccg-gcc.ca/cmac-ccmc/main.htm>

Contributor: Ian Sherwood,  
CMAC Secretariat

- Experience in technical or operational management of ships or quality assurance, including design and construction; and
- Experience as a ship's officer on commercial ships.

"Opportunities for technical inspectors in Marine Safety exist whether applicants wish to move or to stay in the area in which they are living," says Human Resources Officer Claire Peters.

Candidates will be used to staff positions in all regions: Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, Pacific and the Ottawa headquarters.

In addition, applicants can apply online through the Transport Canada web site at [http://www.tc.gc.ca/irc\\_cri/index\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/irc_cri/index_e.htm). At this site, those interested can find details of the types of positions available, the qualifications required, salary ranges, the locations of positions and answers to frequently asked questions, as well as a candidate kit.

For those who wish to apply by mail or fax, a completed application or a resumé can be sent to:

Transport Canada,  
External Recruitment Centre,  
Place de Ville, Tower C,  
330 Sparks Street,  
Ottawa, ON K1A 0N5  
Fax: (613) 990-1880.

Transport Canada will be assessing candidates in late spring. For more information or to receive a candidate kit call 1-800-305-2059 or Ottawa-Hull at (613) 993-7284. 

## A THUMBNAIL SKETCH OF MARINE SAFETY'S WORK

Interested candidates may wish to know that Marine Safety serves the domestic and foreign marine industry in the following ways:

- ship surveys and inspections;
- plan approvals;
- certification of shipboard personnel;
- pollution prevention;
- ship registrations;
- port warden services; and
- the monitoring of dangerous goods and hazardous materials.

In addition, as support for its services Marine Safety develops regulations, compliance agreements and standards; enforces regulations; promotes safe marine practices; briefs and advises departmental officials; investigates marine incidents and oversees marine pilotage.

Among those using its services are ship owners, operators and crews, ship-builders and associated industries, government departments with vessels opting for inspection services and marine pilotage authorities.

In the course of its work, Marine Safety forms partnerships with:

- industry and professional associations;
- labour unions;
- marine training institutions;
- classification societies;
- other marine administrations;
- federal and provincial governments;
- special interest groups;
- other Transport Canada directorates; and
- those parties mentioned above who use the services.

*Contributor: Claire Peters,  
Human Resources Officer, Ottawa*



# Occupational Safety and Health (OSH) Explanations

In the last issue of the *Marine Safety Review*, we indicated that the next article on OSH Explanations would provide a report on Marine Safety's discussions with the territorial and provincial governments on fishing vessel safety. This was based on the discussions being concluded prior to the publication of this issue. Since the discussions continue, we will provide an update on the Marine Occupational Health and Safety (MOSH) component of the National Training Program.

For a marine safety inspector to be appointed as a safety officer by the Minister of Labour, the inspector must meet the standard of knowledge and skills required to carry out effectively the duties and responsibilities of safety officers. This standard is acquired through the successful completion of the National Training Program's MOSH component.

The development of the MOSH training program began just over three years ago, with team members from all regions and headquarters contributing their expertise to the task. To develop the program eight people from regional offices worked part-time and two people from headquarters worked for the better part of the last year on a full-time basis. The result was a curriculum of training consisting of nine modules.

The pilot for the MOSH training program was successfully delivered in Toronto between November 15 and 26, 1999. The pilot identified

the need for a few minor adjustments to the program before its formal implementation in February 2000.

Marine Safety is planning to conduct several MOSH training sessions over the course of the year. Initially, training will be offered to all marine safety managers and marine inspectors with OSH program delivery responsibilities. Following this, MOSH training will be provided, as required, to new employees with program delivery responsibilities and to other interested employees of Marine Safety (subject to seat availability).

As a courtesy to industry, Marine Safety will be conducting a one-day information session on the MOSH program from an administrative and enforcement perspective. This perspective will include an overview of the rights and obligations of employers and employees subject to the Canada Labour Code, Part II (Code). It will also include an overview of safety officer duties in terms of administration and compliance, including the limits of discretionary powers.

This session will provide an excellent opportunity for stakeholders to learn first-hand what to expect when safety officers exercise their powers under the Code. Dates and locations for the one-day seminar will be established based on interest. Those wishing to attend may register their interest through our MOSH web page at: [http://info.tc.gc.ca/mosh/english/Mosh\\_e.htm](http://info.tc.gc.ca/mosh/english/Mosh_e.htm)

The next OSH Explanations article will report on Marine Safety's discussions with the territorial and provincial governments on the division of power in fishing vessel safety. 

*Contributor: Bob Gowie, Technical Advisor – OSH and Regional Safety Officer, Ottawa*

## Marine Safety Review

*Marine Safety Review* is published by the Marine Safety Directorate of Transport Canada to keep the maritime community informed about marine legislation, relevant research, projects and events. Articles do not necessarily reflect the policies or views of the Marine Safety Directorate. Unless otherwise noted, material in this newsletter may be reproduced freely, provided that *Marine Safety Review* is credited as the source.

### Tell us what you think of this newsletter

Comments, queries, insights? Please forward them to:

Editor  
*Marine Safety Review*  
Marine Safety  
11<sup>th</sup> Floor, 330 Sparks St.  
Tower C, Place de Ville  
Ottawa, Ontario  
CANADA K1A 0N8

Telephone: (613) 990-6653  
Facsimile: (613) 990-6191

E-mail: [marinesafety@tc.gc.ca](mailto:marinesafety@tc.gc.ca)  
Internet: <http://www.tc.gc.ca/MarineSafety/Directorate/index.htm>

## Bulletin Explications de la Santé et sécurité au travail – Navires (SSTN)

Securité maritime en rade pour la compagnie est publiée par la Direction générale de la sécurité maritime de Transport Canada. On y trouve de l'information sur les établissements commerciaux spécialisés en cours d'exploitation maritime, des études de la réglementation maritime, des études de la législation maritime, des études de la sécurité maritime et de la sécurité maritime dans le monde entier. Ces études sont réalisées par les organismes de recherche et de développement, les universités et les institutions gouvernementales et privées. Elles sont destinées à aider les entreprises maritimes à améliorer leur sécurité et leur efficacité opérationnelle.

En ligne de courtoisie pour l'indus-  
trie, la Sécurité maritime hindra une  
égalence d'information d'une source  
l'aménagement et l'application du  
du programme SSTN. Cette séance  
domine un après-midi des droits et obligations des employés et emploieuses  
assujetties à la loi travail (Code) ainsi qu'un  
apprécié du travail (Code II du Code cana-  
dien) et sécurité relative relatives aux limites des pouvoirs  
administratifs à la conférence.

Pour qu'un inspecteur de la Sécurité matérielle puisse être nommé au poste d'agent de santé et sécurité par le ministre du Travail, il doit satisfaire à la norme requise au chapitre des connaissances et des compétences qu'il permettra de s'acquitter efficacement des fonctions et responsabilités qui incombe à un agent de santé et sécurité. Pour répondre à cette norme, l'inspecteur doit suivre et réussir la formation sur la composition SSTN donnée dans le cadre du Programme national de formation.

Laboration du programme de formation sur la SSTN a débuté il y a tout juste un peu plus de trois ans lorsqu'e des membres d'équipes de tutelle centrale se sont attachées à cette tâche. La mise au point du programme nécessite le concours de huit personnes à temps partiel des bureaux régionaux et de deux employés de la tutelle centrale qui y ont sonnes à temps partiel des bureaux régional et de deux employés de la tutelle centrale qui y ont de l'année à plein temps. L'équipe travaille pendant la mesure partielle une partie de leur temps à temps partiel pour assurer la mise en place des régions et de l'administration.

La mise au point du programme nécessite le concours de huit personnes à temps partiel des bureaux régionaux et de deux employés de la tutelle centrale qui y ont sonnes à temps partiel des bureaux régional et de deux employés de la tutelle centrale qui y ont de l'année à plein temps. L'équipe travaille pendant la mesure partielle une partie de leur temps à temps partiel pour assurer la mise en place des régions et de l'administration.

**D**ébutant, nous avons indiqué que le présent article Expliqueons comment rendre des discussions entre la Direction générale de la Sécurité publique et les Gouvernements territoriaux et provinciaux sur la sécurité rendu par la police et les autres corps policiers de ce numéro. Etant donné que l'avis a été déposé avant la publication de ces entretiens se poursuivent, nous assurer sur la composition de la section du STN (SSTN) du ministre au travail (mavires) du ministère de l'Énergie et du Climat. La Direction générale de la Sécurité publique a donc été invitée à assister à la réunion de présentation en compagnie de nos partenaires. Ces dernières ont été tenues dans un espace réservé pour la sécurité publique, mais également dans d'autres salles de l'édifice. Ces dernières ont été tenues dans un espace réservé pour la sécurité publique, mais également dans d'autres salles de l'édifice.

Collaborateur : Bob Lourie, Conseiller technique - Agent SSTN et agent de sécurité régional, Ottawa

La Sécurité maritime prévoit tenir des bâbiliens séances de formation sur la SSTN pendant l'année. Au départ, il y a 3 formations à tous les 3 mois. Ces formations sont aux inspecteurs maritimes qui sont chargés de dispenser le programme de SST. Par la suite, des échanges de formation sur la SSTN, aux autres sections de la Sécurité maritime et sur les places de travail.

Le programme pilote de formation sur la SSTN, qui a été dispensé avec succès à Toronto du 15 au 26 novembre 1999, a révélé qu'il fallait appuyer des corrections minimales au programme avant qu'il puisse en être officielle en janvier 2000.



**Collaborative :** Clair Pélissier, agente aux Ressources humaines, Ottawa

Les utilisateurs des services précités.

d'autres directions générales de Transports Canada; et enfin

des groupes d'intérêts spéciaux;

et provinciaux;

les gouvernements fédéral

marijuana;

d'autres administrations

des sociétés de classification;

marijuana;

des institutions de formation

des syndicats;

professionnelles;

l'industrie et des associations

nationales avec :

Dans le cadre de son travail, la

administration maritime établit des partenariats avec :

Sécurité maritime établît des partenariats avec :

administraisons de l'énergie maritime.

Pour leurs navires et enfin les

recoivent aux services d'inspections

d'activités associées, les ministères

travaillent de navires et les secteurs

d'équipages de navires, les cons-

omptent les propriétaires, exploitants

et équipage de la Sécurité maritime

La clientèle de la Sécurité maritime

Transports Canada évalue les candidats à la fin du printemps. Pour plus de renseignements au pour obtenir une trousse du candidat, prior à appeler au 1-800-305-2059 ou, dans la région d'Ottawa-Hull, au (613) 993-7284.

mer et superviser le pilotage maritime.

des enquêtes sur les incidents en

fonctionnaires du Ministère, elle fait

maison et des conseils aux hauts

secularistes; elle fournit de l'information et des conseils aux hauts

fonctionnaires du Ministère, elle fait

applique la réglementation; elle fait

et des accords de conformité; elle

des règlements ainsi que des normes

plutôt que des fonctions. Elle élabo-

rit des normes

de services, la Sécurité maritime accom-

plit d'autres fonctions. Elle élabo-

rit des normes

maritimes;

dangeruses.

surveillance des matières

services de garde de port; et

l'immobilisation des navires;

prévention de la pollution;

à bord de navires;

accréditation du personnel

approbation de plans;

de navires;

vertifications et inspections

maritime nationale ou étrangère;

des navires;

de navires,

de navires;

Qui de neuf au Conseil consultatif maritime canadien?

LORS D'UNE RÉUNION TENUE REÇUEMENT, LES INTERVENANTS ONT PRIS LE TEMPS D'ÉCOUTER ET DE SE FAIRE ENTENDRE

**P**lus de 380 hommes et femmes  
ont participé à la première  
réunion du Conseil consultatif

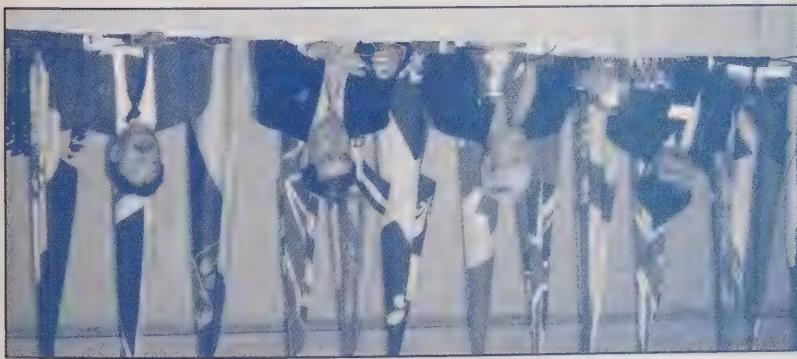
**P**lus de 380 hommes et femmes ont participé à la dernière réunion du Conseil consultatif maritime camerounais (CCMC) qui a eu lieu en novembre 1999 au Centre de conférences du gouvernement.

Parmi les sujets abordés, soulignons

modifications à *Lao sur la manne*  
marathon du Canada (IMMC 2000),  
le projet de reforme de la réglementation  
et le réaménagement de

La administration centrale de la GRC œuvre à la sécurité publique dans toute l'Amérique du Nord. La GRC administre et gère les services de police fédéraux au Canada. Les policiers de la GRC sont responsables des appris que la GRC partage avec les partenaires canadiens et internationaux. Leur rôle est de faire respecter la loi et d'assurer la sécurité publique. La GRC travaille en étroite collaboration avec les autres forces de police et les agences gouvernementales pour assurer la sécurité publique.

Ce transfert des responsabilités se fera à temps pour la réunion du CCMC en mai 2000. Le rôle du Conseil et le partenariat entre Transports Canada et le ministre des Pêches et Océans ne change-ront pas. A l'heure actuelle, la Gendarmerie canadienne (GCG) et la



Reunion du Conseil consultatif maritime canadien - novembre 1999.  
De gauche à droite : Paul Bellemer, Bill Elliott, Ron Jackson et Bud Streeter.

allant notamment des grandes politiques publiques gouvernementales aux constellations technologiques associées aux dérégulations, comme le nouveau régime mondial de detresse et de sécurité en mer (SMDSM).

CMC se réunit deux fois l'an à  
chaque année et dans les régions  
européennes natiomale et régionale  
pour discuter d'une foule de sujets

Collaborateur : Ian Sherwood, *Secretariat du CMC*

Visitez les sites du CMC aux  
adresses suivantes : <http://wwwcmc.ca>  
<http://wwwcmc.maine.htm>

Beaucoup de gens ont utilisé le site du CMC pour s'inscrire à l'avance à la réunion de novembre 1999. De plus de 300 participants avaient choisi ce mode d'inscription qui rendait les cours et économise du temps.



La nouvelle réglementation sur le jaugeage fait une différence importante

Le règlement décrit simplement les exigences qui s'appliquent aux navires de longueur supérieure ou égale à 24 mètres. Les navires de moins de 12 mètres font l'objet d'une méthode «à calculer soi-même», lorsque au moyen de la longueur et de la largeur du navire.

regroupes.

WW, même solution que le nouveau règlement est plus concis, plus simple et plus facile à lire. De plus, les règlements sur le jaugeage et l'immatriculation, auparavant deux documents distincts, sont maintenant regroupés dans un seul document.

large aggregate.

Les pays qui ont devancé le Canada dans l'application des dispositions de la Convention de 1969 à leurs navires sont constatée certaines ambiguïtés et des navaires. Même si un sous-comité des navires a recommandé des résolutions modifiant la Convention internationale de l'OMI à rédige des résolutions modifiable la Convention internationale de 1969 (CfJ-69), le règlement canadien de 1994 sur le naufrage a été établi en 1994 sans prendre en compte les catégories spéciales d'missions dans les cas où il y a une telle omission.

«En ce début de 1er 2000, une dernière transition nous permettra de mettre à une partie des lacunes de la réglementation canadienne de 1994 sur le jaugeage», ajoute M. Milne.

LES PLUS RECENTES MODIFICATIONS

**L**e Canada est l'un des premiers pays à avoir adopté la réglementation maritime internationale. En effet, dès 1969, au moment où l'Organisation maritime internationale (OMI) a été créée par le traité des États-Unis, une charte de règlementation mondiale pour les navires a été élaborée et mise en vigueur. La Convention internationale de l'OMI, qui a été adoptée en 1982, a établi une norme réglementaire mondiale pour tous les navires naviguant dans les eaux internationales. Cet accord a été ratifié par plus de 130 pays membres de l'OMI et est entré en vigueur en 1994.

La réglementation maritime internationale (RMI) est un ensemble de règles et de conventions internationales visant à assurer la sécurité des personnes à bord des navires et à protéger l'environnement marin. Les principes fondamentaux de la RMI sont la sécurité, la prévention de la pollution et la promotion du commerce maritime sûr et régulier. La RMI a été élaborée par l'OMI et est appliquée par les autorités portuaires et maritimes de tous les pays membres de l'OMI.

Le Canada a été l'un des premiers pays à adhérer à la Convention internationale de l'OMI en 1982. Depuis lors, il a joué un rôle actif dans l'élaboration et l'amélioration de la réglementation maritime internationale. Le Canada a également été l'un des premiers pays à adopter la réglementation maritime canadienne en 1994, qui a été mise en vigueur en 1996. Depuis lors, le Canada a continué à contribuer à l'amélioration de la sécurité maritime et à la protection de l'environnement marin.

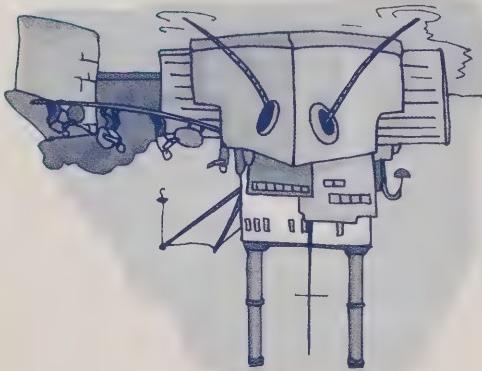
Le Canada a également été l'un des premiers pays à adhérer à la Convention internationale pour la sécurité des personnes à bord des navires (SOLAS) en 1980. Depuis lors, il a joué un rôle actif dans l'élaboration et l'amélioration de la réglementation SOLAS. Le Canada a également été l'un des premiers pays à adhérer à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (COPPOLA) en 1983. Depuis lors, il a joué un rôle actif dans l'élaboration et l'amélioration de la réglementation COPPOLA.

Le Canada a également été l'un des premiers pays à adhérer à la Convention internationale pour la sécurité des personnes à bord des navires (SOLAS) en 1980. Depuis lors, il a joué un rôle actif dans l'élaboration et l'amélioration de la réglementation SOLAS. Le Canada a également été l'un des premiers pays à adhérer à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (COPPOLA) en 1983. Depuis lors, il a joué un rôle actif dans l'élaboration et l'amélioration de la réglementation COPPOLA.

Collaborateur : Peter Timonin,  
Collaboratrice : Sophie de L'Archi que, Région des Prairies  
ggestionnaire, Services de réglementation  
et du Nord

A la fin de novembre, les deux parties de la case seche sont arrivées à destination. Le projet, loin d'être une simulation, s'est terminé avec succès, sans pollution ni blessures au personnel. Un projet du même genre pour-rait être réalisé l'été prochain dans l'Acridique. Le personnel de direction génrale de la sécurité matinale élabore actuellement un ensemble de directives visant à décrire les meilleures pratiques en matière de remorquage maritime. La première version de ces directives devrait paraitre à la fin de mars 2000.

manœuvre du ballast. On a vite  
recueilli ce dock. Toutefois, le petit  
'est choisi sur la côte ouest de  
Leterre-Neuve, à environ 50 kilomètres  
au sud de Cormer Brook. Après  
quelque temps, on l'a remis à flot.



*Makarou* dévait se charger  
du gros dock, tandis que  
le remorqueur russe *Hbis*,  
renommé pour la glace, était  
choisi pour le petit.

La Direction générale de la sécurité maritime pour la Région des Prairies et du Nord de Transports Canada a commencé à participer

pour examiner le dock et les marîtres assigñes au remorquage.

Pour éviter toute pollution marine  
et aussi pour contrôler l'activité  
maritime dans ce secteur, le Canada  
applique des règlements rigoureux  
à la navigation dans le Nord. Une forte  
des navires inspectés, le convoi s'est mis  
en marche au début de septembre.

Les nautres déviant arriver à Nassau à la fin d'octobre, en pleine saison des ouragans.

Contacterement à ce qu'on avertit prévu au départ, la navigation en eaux canadiennes a été la partie la plus facile du voyage en raison de l'enclavement moins abondant que d'habitude dans le passage du Nord-Ouest. La Garde côtière canadienne avait dépechié le bateau-épave NCC Louis S. St-Laurier pour escorter le convoi quelle que tems dans le passage.

Le voyage est compliqué dans le golfe du Saint-Laurent lorsque le contre-courant d'un ouragan brise la remorque des deux docks. Le plus gros dock connaît 15 hommes à bord, qui avaient pour mission de contrôler le trait d'eau par la



Ces docks sont des constructions d'acier imposantes. Le plus gros fait presque 200 mètres de longueur, et la plate-forme des deux docks peut emporter à la hauteur d'un immeuble au projet ont jugé qu'un remorqueur en eau profonde ne convient pas particulièrement à des charpentes si élégées, a cause des vents et des vagues qui les ébranlent de très haut. L'eau et compagnie leur réservent alors décidément pour le passage du Nord-Ouest seraient à des milliers de kilomètres.

Les nouveaux propriétaires désirent amarrer le dock aux Bahamas afin d'offrir un service de réparation aux navires de croisière qui sillonnent les Caraïbes. En outre, une autre section, celle-là plus petite et consacrée en Chine continentale, devrait être remorquée à la suite du premier dock.

Un dock flottant, qui se trouve à l'ouest au-  
travit à Pétropolovsk-Kamchatskiy,  
dans l'est de la Russie, a été vendu  
à des investisseurs allemands après avoir  
été déclaré excédentaire.

**A** l'été 1999, on a vu des objets étranges remorqués dans le passage du Nord-Ouest.

— OVN! — «Objets de valeur en navigation internationale»

Collaborateur : Gerard McDonald,  
directeur des Normes du personnel  
maritime et du Pilotage, Ottawa

**fréch/Réptopar-Frithm**  
<http://www.tc.gc.ca/pilotage/>

Canada à l'adresse suivante :  
en visitant le site Web de Transport  
tions et les réponses ministrielles  
des précisions sur les recommanda-  
tions éexhaustif. Vous trouverez  
rapidemment dans un  
principe, ont été déposées aux  
ministère à la demande son accord de  
aux recommandations, auxquelles  
due la réponse de Transport Canada  
Les résultats de l'examen de même  
recommandations au Ministre.  
Le 1<sup>er</sup> septembre 1999, l'Office a  
collègues, on a jugé que cette  
question était résolue.

appropriées dans les conventions  
approuvées dans l'examen



## Le Ministre dépose au parlement L'étude sur le pilotage

Le 22 novembre 1999, le mini-  
stre des Transports, David  
Collenette, a déposé l'Examen  
ministériel des questions de pilotage  
de 21 recommandations décollant  
demeures en suspens, un rapport  
à mettre en place d'un processus dès lors  
à indiquer qu'il représente «...la  
En déposant son rapport, le Ministre  
d'une étude exhaustive et efficace  
d'un système de pilotage pour assurer aux besoins légitimes  
pilotage efficace, viable et sécuritaire  
à mettre en place d'un système de  
première étape d'un processus dès lors  
d'effectuer un examen plus appro-  
fondi de certains aspects spécifiques  
du système de pilotage, examen qui  
avait été différé dans la Politique maritime  
comme nationale de 1995. A l'issue de  
l'examen, il devrait présenter un  
rapport. C'est ainsi que le 11 août 1998,  
le ministre Collenette a demandé  
à l'OTC de procéder à l'examen.  
Pour s'acquitter de sa tâche, l'OTC a  
deux réunions nationales et tenu des  
consultations régionales auprès des  
parties intéressées. Tous les inter-  
venants de l'industrie maritime ont  
formuler des recommandations  
à l'effet du système de pilotage visité  
afin de doré le Canada d'un système  
de pilotage efficace,iable et sécuri-  
taire qui satisfait aux attentes et  
aux demandes actuelles et futures  
de tous les utilisateurs.

A la suite de l'étude sur le pilotage,  
les demandes modifient dans  
l'examen :  
Les questions suivantes figurent dans  
les exigences en matière de  
capitaux et officiers ;  
des procédures de livraison  
des certificats de pilotage aux  
brevets aux pilotes ;  
l'formation et de délivrance des  
la désignation des zones de  
pilotage obligatoire ; et  
les mesures prises par les adminis-  
trations de pilotage en matière et  
d'autosuffisance financière et  
de réduction des coûts.

Les modifications apportées à la Loi sur le pilotage, le

ministre des transports effectuera  
une étude exhaustive et prologer la sécurité  
des utilisateurs et protéger la sécurité  
du système de pilotage, examen qui  
avait été différé dans la Politique maritime  
comme nationale de 1995. A l'issue de  
l'examen, il devrait présenter un  
rapport. C'est ainsi que le 11 août 1998,  
le ministre Collenette a demandé  
à l'OTC de procéder à l'examen.  
Pour s'acquitter de sa tâche, l'OTC a  
deux réunions nationales et tenu des  
consultations régionales auprès des  
parties intéressées. Tous les inter-  
venants de l'industrie maritime ont  
formuler des recommandations  
à l'effet du système de pilotage visité  
afin de doré le Canada d'un système  
de pilotage efficace,iable et sécuri-  
taire qui satisfait aux attentes et  
aux demandes actuelles et futures  
de tous les utilisateurs.

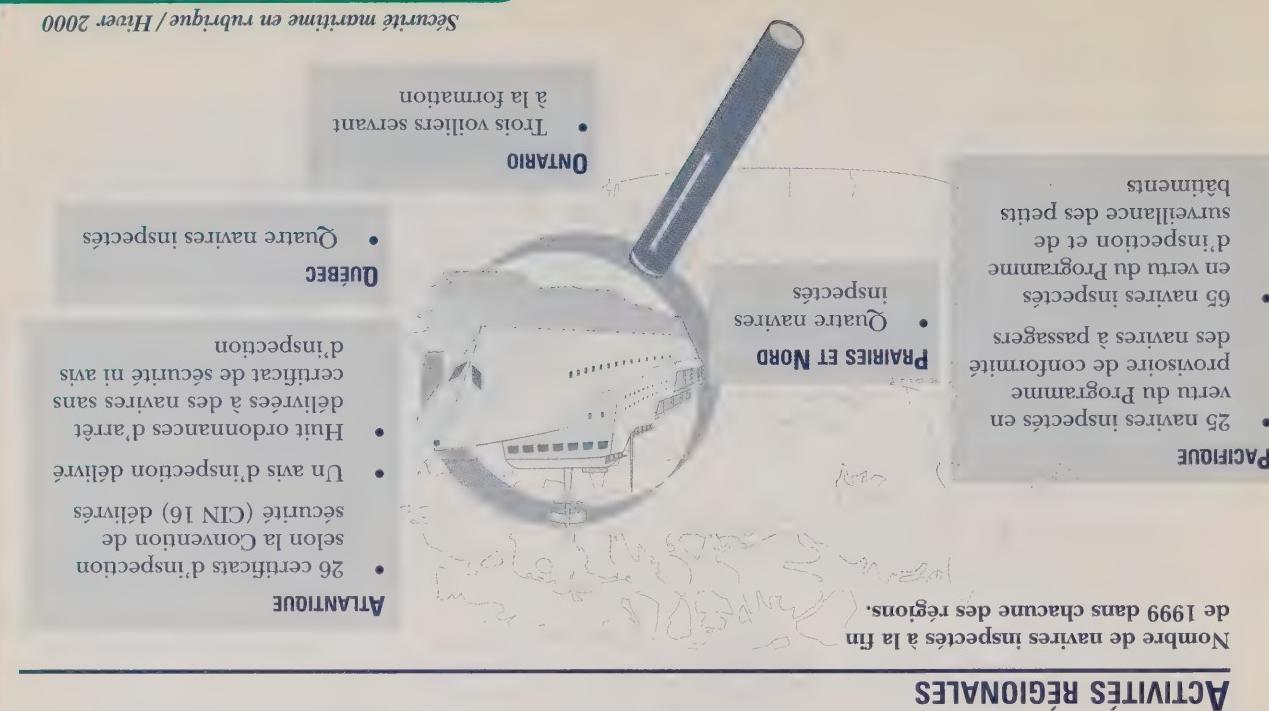


**L**e Sixième congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents (STI) a eu lieu à Toronto du 8 au 12 novembre 1999 sous le thème «Les STI, pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide».

Cette tribune internationale présente plusieurs auteurs phares de 4 000 spécialistes des transports de quelque 50 pays.

Le congrès a mis en vedette les progrès et les services à la fine pointe de la technologie, qui ont pour but de rendre les systèmes de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques — souvent sans avoir à modifier les infrastructures existantes.

**Systèmes de transport intelligents –** pour un transport plus intelligent, plus fluide, plus sûr et plus rapide



Vous pouvez obtenir de plus amples renseignements sur le site Web de Transports Canada à l'adresse [http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro_f.htm). Vous pourrez déterminer de tout bureau de la Sécurité maritime une approche de tout bureau de la Sécurité maritime technique, Conception et construction, Ottawa ou au Québec de tout bureau de la Sécurité maritime technique, Expert maritime primaire, Klin Tw-Fee, Expert maritime primaire, Québec.

Collaborateur : *Natalia Efflerová, qui appartient à MacKay Whales Watching Ltd., est un navire homologué pour le transport de passagers.*



## Mise à jour du programme provisoire de conformité des navires à passagers

**D**

ans le numéro de septembre 1999 du bulletin *Sécurité maritime en rubrique*, les lecteurs ont pris connaissance du programme provisoire de conformité des navires en rubrique, les lecteurs ont pris par la modification de la définition du terme « passager » dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce programme provisoire est en vigueur à l'échelle nationale du 9 juillet 1999 au 31 décembre 2000. Les groupes chargés de l'application de la réglementation et de la conformité des navires basés dans toutes les régions sont formés des peuples britanniques. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diverse allant d'explorants de navires aux passionnés nautiques jusqu'à Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré les personnes moins éduquées du retour des Grands voiliers cet été les célébrations du retour des Grands voiliers 2000. Dans toutes les régions, un grand nombre d'autres petits navires à passagers sont entrés à 60 tonnes nette dans toutes les régions pour embarquer plus de 12 passagers.

Dans toutes les régions, un grand nombre d'autres petits navires à passagers sont entrés à 60 tonnes nette dans toutes les régions pour embarquer plus de 12 passagers.

La Région de l'Atlantique prévoit être très active dans les prochaines mois étant donné qu'Halifax se prépare à accueillir les Jeux olympiques de 2000. Les activités dans les régions sont étendues pour assurer la sécurité des passagers.

La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diverse allant d'explorants de navires aux passionnés nautiques jusqu'à Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diverse allant d'explorants de navires aux passionnés nautiques jusqu'à Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

Le programme provisoire est en vigueur à l'échelle nationale du 9 juillet 1999 au 31 décembre 1999. La Région du Pacifique a tenu de nombreuses séances d'information. Les membres du groupe ont rencontré une clientèle diverse allant d'explorants de navires aux passionnés nautiques jusqu'à Sports Fishing Institute de la Colombie-Britannique.

AUTRE ORDRE

Les organismes qui effectuent des inspections ont déjà mis en place des systèmes de gestion de la qualité. Par conséquent, nous apprendrons des usages parmi les autres, ce qui se traduira dans nos approches.

L'élaboration du processus global et des centres est actuellement en cours et sera entièrement documenté.

ces verticifications madiquerai à la sécurité maritime si elle attémit ses buls et servira à ameliorer notre rendement.

a Securité maritime européenne un programme national de formation technique à l'entretien de ses inspecteurs.

La Sécurité maritime lance un nouveau programme national de formation



Collaborative : Debbie Jones-Whitney, Conseillère interministre en formation - politiques, Ottawa

Le Comité directeur national sur la formation de la Direction générale de la sécurité maritime, en collaboration avec les gestionnaires supérieurs et les spécialistes de la formation, veillent à l'orientation du processus de formation à ce que les centres du cours soient établis en fonction des priorités de la Sécurité maritime. Cela dit, initialement, c'est-à-dire au cours des prochaines années, la formation sera axée davantage sur les programmes essentiels et sur les secteurs à risques. En outre, la Sécurité maritime réalisera un sondage national d'évaluation des besoins pour assurer que les cours répondent aux exigences du nouveau rôle des inspecteurs de la sécurité maritime.

Pour plus de renseignements sur le programme national de formation, phérie de communiquer avec Debbie Jones-Whitney au (613) 998-9360 ou par courriel à [joneswd@tc.gc.ca](mailto:joneswd@tc.gc.ca).

En début 1998, la Sécurité maritime a obtenu du Conseil du Trésor l'approbation de concurrence, débâloge et de mettre en œuvre un programme national de formation (PNF) qui assurera la mise en place de normes nationales de qualité du service qui favorisent et améliorent la sécurité des personnes et des biens sur les voies navigables ainsi que la protection de l'environnement maritime.

a Sécurité maritime entreprend un programme national de formation technique à l'information de ses inspecteurs.

De plus, la Sécurité maritime vérifie le travail effectué, notamment au moyen de visites non amoncées à bord des navires, dans le cadre de la saison programe d'assurance de la qualité. La retrospective dirige le

Au départ, l'une des étapes cruciales consiste à établir des ententes entre la Sécurité maritime et les sociétés de classification, enentes dont les annexes précisent en détail les pouvoirs qui seront délégués.

En bout de ligne, la Sécurité maritime démettre responsabilé de l'application des normes tout en veillant à la bonne marche des inspections.

III est extrêmement important de se rappeler que la Direction générale de la sécurité maritime est toujours à la barre. Dans son rôle de superviseur, elle sera en mesure d'assurer que la sécurité du système n'est pas compromise.

LA SÉCURITÉ MARITIME  
CONTROLE QUALITATIF

«Cette mesure permettra à tout propriétaire de conserver l'inspec<sup>tion</sup> de son navire à une société de classe tout en assurant la sécurité des passagers et du navire.

Une entente pour la flotte des cargos  
horaires mer devrait être conclue d'ici le  
1<sup>er</sup> avril 2000. Pour le reste des navires,  
la date-cible est fixe provisoire.  
Le remplacement de la flotte de  
pouligne définitive, plus particulière-  
ment en ce qui concerne la portée  
de la délégation des inspections de  
traversiers pour passagers, n'a pas  
encore été approuvée.

En deux mots, nous respectons l'indépendance des chambres professionnelles des émouvements dans notre plan stratégique de la sécurité maritime et dans la mise à jour subséquente du plan pour 1999. Ce numéro de la *Sécurité maritime en Nouvelle-Calédonie* des événements les plus intéressants qui se produisent actuellement au pays à cet égard.

Conseil du Trésor sur la «présentation et l'exploitation aux dirigeants». Note présente accueille le remaniement est conforme aux directives régionales.

suite de la page 2

Pour ces raisons, la Sécurité maritime procéde actuellement de façon graduelle à la délegation des inspecteurs aux comités de classification des sociétés de transport au Canada », explique M. Hart.

Meilleure est la délégation de cette tâche à l'inspecteur pas sur le nombre de postes inspeceteurs à la Sécurité maritime, celle allégera la charge de travail des inspecteurs accueillent surcharge de travail. Les inspecteurs pourront maintenir consacrer leurs efforts à d'autres aspects de leur travail, tels que des programmes de sensibilisation à la culture des estimés à favoriser une générale sécurité des transports Canada qui fait partie du plan stratégique de Transports Canada qui préconise une meilleure culture de la sécurité en matière de responsabilité collective des transporteurs.

Nous nous attendons à ce que ce changement permette aux propriétaires de navires de réaliser des économies directes et indirectes », déclare M. Hart.

Cette mesure s'explique par le fait que l'élite supérieure dans une large mesure le double emploi. A l'heure actuelle, près de 70 % à 80 % de notre travail sur les matières classes est également fait par les sociétés de

La sécurité matérielle, les inspections et l'entretien sont des éléments essentiels de toute politique de sécurité. Ils doivent être effectués régulièrement et par des professionnels qualifiés.

Amorce l'été dernier avec les inspec-  
tions liées au Code international de  
la gestion de la sécurité (Code ISM),  
le processus se poursuivra cette  
année avec d'autres types d'inspec-  
tions. La Sécurité maritime conservera  
ses responsabilités en matière de  
réglementation et accroîtra son rôle  
d'assurance de la qualité.

**M**ême si elle continue de gouverner le navire d'une main sûre, la Sécurité maritime a commencé à déleger certaines inspections à des sociétés de classification au Canada.

## Les avantages et contrôles liés à la délégation des inspections

Dans l'avenir, nous continuerons de développer nos partenariats avec les industriels bien informés grâce à une note informative détaillant les éléments prioritaires dans l'attente d'un changement continu de la sécurité maritime. Nous demanderons aux organismes de la sécurité maritime de répondre aux questions ainsi qu'à répondre aux demandes et aux exigences de la sécurité maritime. De plus, nous continuerons à solliciter l'aide de nos organismes de sécurité pour élaborer un plan stratégique pour la sécurité maritime. Ensuite, nous déterminerons la nature de notre collaboration avec les partenaires et nous discuterons des meilleures méthodes pour assurer la sécurité maritime. Finalement, nous établirons des objectifs pour l'avenir et nous travaillerons ensemble pour atteindre ces objectifs.

Pour renforcer notre efficacité, nous combinerons, grâce à notre campagne nationale de recrutement actuelle - ément en cours, certains postes vacants privés dans notre organi- sation. De plus, la campagne nous soutient les groupes qui pourraient fourrir des candidats aux fins des cours de formation, au cas où nos sources habituées de recrutement manquent de formation continue. Dans une même veine, notre programme continuera de diminuer. Dans ce contexte, pour le bénéfice des employés de nos programmes essentiels.

Amorcés l'an dernier, les travaux devraient être terminés d'ici à 2001.

Bud Streeter



## **Etat de la situation**

**Observations de Bud Street,** directeur général, Sécurité maritime

Nous continuons de dépendre de notre tribune nationale de consultation – le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Nous sommes heureux de signaler que la réstructure- tuation des assemblées semi-séparées a permis d'améliorer l'échange d'information, la communication entre les deux régions du pays. Des négociations se déroulent actuel-lement en vue de déléguer certains services d'inspection à cinq grandes sociétés de classification au Canada. Ces mesures visent à répondre aux exigeances des propriétaires de navires, qui souhaitent le double emploi et à supprimer le double emploi.

Pendant que nous examinons divers moyens de nous imprégner de cette nouvelle vision de la sécurité maritime au Canada, nous continuons nos consultations, nos communications et notre collaboration avec l'industrie et les intervenants. Il est essentiel de se tenir au fait des tensions économiques et sociales qui entourent le secteur et de leur faire face de manière responsable et éthique. Nous voulons mener à bien des projets qui contribuent à la sécurité maritime et à la croissance économique du pays.

Nous prévoyons qu'une nouvelle loi sur la matière marchandise du Canada (LMC) sera déposée en première lecture à la Chambre des communes en mars, et nous espérons qu'elle sera rapidement adoptée. La modernisation de cette loi favoriserait l'établissement d'une industrie maritime extrême efficacité axeé sur une exploitation securitaire, préférablement sur le plan technique et logistique et en mesure de livrer concurrence à l'écuelle mondiale.

**B**ienvenue à ce chapitre où nous allons décrire le secteur maritime en Turquie. Nous examinerons dans l'industrie et à la direction rons dans cette livraison la situation dans l'industrie maritime de la Direction générale de la sécurité maritime. Transports Canada.

## matières

Table des

en rubrique

# Sécurité maritime

NUMERO 5 - HIVER 2000

VOLUME 1

Mise à jour sur la législation

Les avantages et contrôles

La sécurité maritime lance

un nouveau programme

national de formation

Le projet de loi C-15 (chapitre 16 des Lois du Canada, 1998) a reçu la sanction

royale le 11 juin 1998, mettant ainsi en application les dispositions du Règlement

Mise à jour du programme

provisoire de conformité

Mise à jour du programme

au parlement étude

Le Ministre dépose

sur le pilotage

OVIN - «Objets de

valleur en navigation»

La nouvelle réglementation

sur le jaugeage fait une

difference importante

A la recherche

secourte maritime

d'inspecteurs en

secourte maritime

Quoi de neuf au Conseil

consultatif maritime

canadien?

Bulletin Explanations de

la Santé et sécurité au

travail - Navires (SSTN)

14

12

11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

ce hypothèque des navires et ajoute une nouvelle preambule à la Loi.

L'aéroport de deux volets. En vertu du premier volet, le projet de loi C-15 a été

produit. Ce projet de loi a modifié la Partie I sur la propriété, l'immatriculation

et d'autres dispositions, qui ont trait au nouveau règlement

établi récemment. Les autres dispositions, qui ont trait au nouveau règlement

établi récemment et d'une stricte disposition et de surveillance des petits navires,

programme et d'une stricte disposition et de surveillance des petits navires,

de la LMC est entériné en vigueur le 31 octobre 1999, de pair avec l'application d'un

de la LMC) est entériné en vigueur le 31 octobre 1999, de pair avec l'application d'un

ter aux intérêts nota de l'associé au deuxième volet (LMC 2000). A

l'établissement a aussi autorisé la rédaction d'un projet de loi créant un tribunal sur

le transport multimodal qui sera connu sous le nom de Tribunal d'appel des

transports du Canada. On peut trouver des renseignements sur ce tribunal dans

les sections qui suivent. Ces dernières administrent le transport maritime favorisé

La modernisation de la LMC repose fondamentalement sur la collaboration et

l'appréciation que nous continuons de recevoir. Cette collaboration constante sur les

projets de la réforme de la LMC, Ottawa

VOLUME 2

1 La modernisation de la LMC repose fondamentalement sur la collaboration et

l'établissement d'un système de transport maritime sûr et durable.

2 Les solutions qui intéressent et préoccupent la communauté maritime favorisée

que sur les portes du Canada. On peut trouver des renseignements sur ce tribunal dans

le transport multimodal qui sera connu sous le nom de Tribunal d'appel des

transports du Canada. On peut trouver des renseignements sur ce tribunal dans

la suite des nombreuses observations régulières des intervenants, plusieurs révisions

ont été apportées au projet de loi. En mars 2000, le Ministre prévoit déposer au

Parlement un projet de loi délimité sur la LMC.

3 Le Cabinet a aussi autorisé la rédaction d'un projet de loi créant un tribunal sur

le jaugeage et l'immatriculation des navires, à pris effectif le 25 février 2000.

4 sur le jaugeage et l'immatriculation des navires, a pris effectif le 25 février 2000.

5 Les autres dispositions, qui ont trait au nouveau règlement

6 établis récemment et d'une stricte disposition et de surveillance des petits navires,

programme et d'une stricte disposition et de surveillance des petits navires,

de la LMC) est entériné en vigueur le 31 octobre 1999, de pair avec l'application d'un

de 31 octobre 1998. L'article 11 du projet de loi C-15 (qui modifie la partie I article 406

acquise stratégique de mise en œuvre au 1er octobre 1999, de pair avec l'application d'un

auquel des pilotes du Bas-Saint-Laurent. Les dispositions, qui n'ont nécessité

peut-être pas de modification. Les dispositions du Règlement

7 Le projet de loi C-15 (chapitre 16 des Lois du Canada, 1998) a reçu la sanction

royale le 11 juin 1998, mettant ainsi en application les dispositions du Règlement

8 Mise à jour du programme

9 provisoire de conformité

10 mise à jour du programme

11 au pilotage

12 OVIN - «Objets de

13 valeur en navigation»

14 La nouvelle réglementation

15 sur le jaugeage fait une

16 différence importante

17 d'inspecteurs en

18 secourte maritime

19 canadien?

20 Quoi de neuf au Conseil

21 consultatif maritime

22 securité maritime

23 travail - Navires (SSTN)

24 Bulletin Explanations de

25 la Santé et sécurité au

26 travail

27 travail

28 travail

29 travail

30 travail

31 travail

32 travail

33 travail

34 travail

35 travail

36 travail

37 travail

38 travail

39 travail

40 travail

41 travail

42 travail

43 travail

44 travail

45 travail

46 travail

47 travail

48 travail

49 travail

50 travail

51 travail

52 travail

53 travail

54 travail

55 travail

56 travail

57 travail

58 travail

59 travail

60 travail

61 travail

62 travail

63 travail

64 travail

65 travail

66 travail

67 travail

68 travail

69 travail

70 travail

71 travail

72 travail

73 travail

74 travail

75 travail

76 travail

77 travail

78 travail

79 travail

80 travail

81 travail

82 travail

83 travail

84 travail

85 travail

86 travail

87 travail

88 travail

89 travail

90 travail

91 travail

92 travail

93 travail

94 travail

95 travail

96 travail

97 travail

98 travail

99 travail

100 travail

101 travail

102 travail

103 travail

104 travail

105 travail

106 travail

107 travail

108 travail

109 travail

110 travail

111 travail

112 travail

113 travail

114 travail

115 travail

116 travail

117 travail

118 travail

119 travail

120 travail

121 travail

122 travail

123 travail

124 travail

125 travail

126 travail

127 travail

128 travail

129 travail

130 travail

131 travail

132 travail

133 travail

134 travail

135 travail

136 travail

137 travail

138 travail

139 travail

140 travail

141 travail

142 travail

143 travail

144 travail

145 travail

146 travail

147 travail

148 travail

149 travail

150 travail

151 travail

152 travail

153 travail

154 travail

155 travail

156 travail

157 travail

158 travail

159 travail

160 travail

161 travail

162 travail

163 travail

164 travail

165 travail

166 travail

167 travail

168 travail

169 travail

170 travail

171 travail

172 travail

173 travail

174 travail

175 travail

176 travail

177 travail

178 travail

179 travail

180 travail

181 travail

182 travail

183 travail

184 travail

185 travail

186 travail

187 travail

188 travail

189 travail

190 travail

191 travail

192 travail

193 travail

194 travail

195 travail

196 travail

197 travail

198 travail

199 travail

200 travail

201 travail

202 travail

203 travail

204 travail

205 travail

206 travail

207 travail

208 travail

209 travail

210 travail

211 travail

212 travail

213 travail

214 travail

215 travail

216 travail